

### **3-RAEREN**

#### **L'histoire de Raeren est marquée par le feu et la vapeur**

Vers la moitié du XIXe siècle, les trains à vapeur se multiplièrent en Europe. Sur le continent, la Belgique était pionnière de cette ère nouvelle. Les trains à vapeur d'alors faisaient peur, l'apparition de machines à vapeur en mouvement n'avait rien de rassurant. Mais les habitants de Raeren avaient l'habitude du feu et de la vapeur bien avant le début de l'ère du chemin de fer. En effet, le feu était nécessaire pour la fabrication de la poterie de Raeren, prisée bien au-delà de l'Europe, et la vapeur en résultait. En 1850, 15 ans après la mise en service du premier train à vapeur sur le continent européen entre Bruxelles et Malines, 35 ans avant que les premiers trains de la Vennbahn ne circulent entre Aix-la-Chapelle/Rothe Erde et Montjoie via Raeren, le dernier four de poterie de Raeren s'éteignit. L'office religieux célébré par Franz Josef Sünne marqua la fin d'une grande étape du passé de Raeren.

#### **Raeren, centre de l'art de la poterie rhénane**

Les potiers rhénans faisaient jadis partie des meilleurs et des plus réputés d'Europe, sinon du monde entier. L'un de leurs fiefs était Raeren, plus loin à l'est se trouvaient les ateliers de poterie de Frechen, de Langerwehe, de Siegburg et du Westerwald. À partir de la seconde moitié du XVIe siècle, les potiers de Raeren devaient leur rôle de leaders à une technique de façonnage révolutionnaire : aux cruches à la panse jusqu'alors sphérique succédèrent des formes plus structurées. La partie centrale cylindrique permettait désormais d'appliquer des frises illustrées là où, auparavant, figuraient des armoiries et des médaillons. Telles des B.D. d'aujourd'hui, ces frises racontaient des histoires entières en images et sous forme de textes. Les utilisateurs appréciaient les motifs religieux et profanes qui contribuaient largement à l'attrait des cruches, pots et gourdes de Raeren. Le motif le plus apprécié sur les cruches du XVIe siècle était la danse paysanne dont il existait plus de 30 variantes. Les modèles provenaient de l'atelier de gravure sur cuivre de l'artiste Hans Sebald Beham (1500-1550) de Nuremberg. À l'apogée de la production de grès, dans la seconde moitié du XVIe siècle, il devait y avoir plus de 50 potiers à Raeren. En 1803, 10 fours étaient encore en service. On les utilisait jusqu'à six fois par an. La dernière cuisson de grès eut lieu en 1850.

#### **Le grès de Raeren était apprécié dans le monde entier**

Suite à plusieurs découvertes archéologiques lors de fouilles et explorations d'épaves de navires, on sait où et à quel point les pots, cruches et gourdes étaient prisés. Cent ans après la découverte de l'Amérique, le grès rhénan, tel que celui de Raeren, était exporté vers des régions connues. Les marins anglais, néerlandais et espagnols appréciaient les pots pour y conserver leurs provisions sur les navires et les vendaient dans leurs colonies du Nouveau Monde. C'est ainsi que les cruches de Raeren se retrouvèrent sur des marchés lointains d'Amérique du Nord et d'Amérique centrale ainsi qu'en Australie et dans l'Asie du Sud-Est. Sur les marchés de proximité, c'est la ville hanséatique de Cologne qui, à partir du Moyen Âge, fut la plus grande plaque tournante pour les céramiques de Raeren. De là, le grès était exporté surtout vers l'Europe du Nord et de l'Est via le Rhin et les routes commerciales de la Ligue hanséatique. Dans l'hypothèse de 50 fours et de 300 cuissons par an, la production annuelle, compte tenu des rebuts de fabrication, était de 200 000 à 400 000 récipients.

#### **Avant la mise en place de la Vennbahn, le transport de pots, de cruches et de gourdes se faisait en charrette**

Selon les experts, jusqu'à 2 000 charrettes chargées d'une tonne de grès chacune quittaient chaque année les poteries de Raeren. Ce chargement représenterait aujourd'hui 90 semi-remorques modernes. À l'époque de la Vennbahn, c'est ainsi 133 wagons chargés chacun de 15 tonnes qui auraient quitté le village des potiers, ou 7 trains de marchandises de 20 wagons chacun. S'il y avait déjà eu des vélos de transport à cette époque, le transport au départ de Raeren aurait nécessité 14 000 véhicules de transport à pédales portant chacun une charge d'environ 140 kilos. Mis à la queue leu leu, ces vélos de transport auraient occupé une longueur de 35 kilomètres, ce qui correspond au tronçon de la Vennbahn entre Raeren et Sourbrodt.

### **Les spécialités de Raeren : des accessoires pour les pèlerins**

Il y avait aussi un marché local pour des céramiques spéciales de Raeren, des gourdes et cors pour les pèlerins qui se rendaient tous les sept ans à Aix-la-Chapelle et à Kornelimünster. On soufflait dans les cors depuis la coupole de la basilique d'Aix-la-Chapelle au moment de la présentation des reliques. Le directeur du Musée de la Poterie de Raeren, Ralph Mennicken, estime que ces cors évoquent un peu les concerts de vuvuzélas lors de la Coupe du monde de football 2010 en Afrique du Sud.

### **La cuisson du grès : le feu chante et rugit**

Le feu transforme l'argile en céramique. On estime qu'il y avait au XVI<sup>e</sup> siècle quelque 50 fours à Raeren. Une cuisson nécessitait environ 40 m<sup>3</sup> de bois de hêtre. La poterie consommait ainsi 12 000 m<sup>3</sup> de bois de hêtre par an. Le bois de hêtre donne des flammes particulièrement longues. Au XIX<sup>e</sup> siècle, on pensait que l'ajout de bois et d'écorce de bouleau donnait aux cruches de Raeren leur aspect doré caractéristique. On chauffait les fours lentement pour que la chambre de combustion se réchauffe progressivement. Ce n'est qu'après 12 à 15 heures, à partir d'une température de 600 degrés Celsius, qu'on intensifiait l'allure du feu. Deux hommes chargés d'attiser le feu rajoutaient alors peu à peu des bûches de hêtre dans les chambres de combustion. Il leur suffisait de jeter un regard dans le four, soit par la porte, soit par les trous ménagés dans le couvercle du four pour y mettre du sel, pour estimer la température à la couleur des flammes : au début de la cuisson, la braise était rouge foncé comme des cerises, puis, à mesure que la température augmentait, la couleur passait au rouge cinabre avant de devenir orange et de prendre des tons de jaune pour enfin devenir incandescentes. Grâce à leur expérience, les maîtres potiers chargés de la conduite des fours savaient dire exactement la température des flammes en voyant la couleur des braises. Les flammes devaient couvrir une distance de 10 mètres jusqu'au bout du four. Lorsque le feu était au maximum, le four grondait, les flammes rugissaient. 50 fours illuminaient simultanément le ciel. La nuit, les colonnes de feu vacillantes vues de loin étaient comme un spectaculaire feu d'artifice.

### **Des volutes de vapeur blanche annonçaient la dernière étape de la cuisson du grès**

Autrefois, l'apparition de vapeurs blanches signalait que les jours de cuisson du grès à Raeren touchaient à leur fin. En effet, le salage était la dernière étape de fabrication des récipients. L'ajout de simple sel de cuisine donnait un glaçage extrêmement dur et résistant à l'acide, et qui conférait un éclat particulier aux cruches, pots et gourdes. À cet effet, on utilisait du sel de cuisine à gros grain que les potiers de Raeren achetaient surtout au comptoir de sel d'Aix-la-Chapelle ou importaient de Westphalie. Les 300 cuissons annuelles nécessitaient environ 120 tonnes de sel. Le salage était un travail extrêmement pénible confié aux seuls potiers les plus expérimentés et les plus endurcis. Deux potiers enveloppés de vêtements et de draps épais introduisaient le sel de cuisine dans les ouvertures du four prévues à cet effet à l'aide de cuillers à long manche. On entendait alors de forts grésillements et crépitements : sous l'effet de la chaleur, l'eau faisait éclater les cristaux de sel. Les vapeurs de bicarbonate de sodium se déposaient sur les récipients. Leur réaction avec le quartz de l'argile donnait un glaçage spécial. Le chlorure d'hydrogène se volatilisait alors par tous les trous et fissures du four, d'épaisses volutes de vapeurs de chlore blanches et mordantes s'en échappaient.

### **Les maîtres du feu : maîtres potiers responsables de la conduite des fours et chauffeurs de locomotives**

Le travail du maître artisan chargé de la conduite des fours lors de la cuisson du grès est assez comparable à celui du chauffeur d'une locomotive à vapeur. Il est responsable de l'alimentation du four en combustible ainsi que de l'attisement du feu. « Trois à gauche, trois à droite, trois au centre, et toujours bien alimenter les coins ! », telle était la règle applicable aux locomotives à vapeur afin de recouvrir régulièrement la grille gigantesque. Mais le véritable secret d'un chauffeur consiste à considérer sa machine comme un être vivant. C'est en tout cas ce qu'affirme Uwe Miethe sur le site web consacré aux secrets professionnels. « Car chaque locomotive à vapeur a une âme et son propre caractère. Certaines sont de bonne nature et fiables, ce sont celles qui ne nous ont jamais laissés dans l'embarras et qui ont tout donné pour que nous arrivions à bon port. D'autres étaient

récalcitrantes : un jour, elles ne causaient aucun problème, et, le lendemain, elles nous faisaient faux bond parce que nous les avions malmenées de l'une ou l'autre manière. Et l'une, réellement indomptable, nous a presque coûté la vie, au conducteur du train et à moi-même. » Il résume son expérience en ces termes : « Cela ressemble à de la superstition, mais telle est pourtant la base de notre travail ! » Ralph Mennicken estime que cette conclusion pourrait tout aussi bien être celle d'un potier parlant de son four.

### **Les chemins de fer rendus possibles par la maîtrise des forces de la vapeur**

Dans son traité consacré à l'histoire des chemins de fer, Wolfgang Schivelbusch, historien spécialisé dans la culture, considère que la machine à vapeur a enrichi le processus de civilisation technique d'un moyen de production moderne qui a permis aux hommes de s'émanciper par rapport aux limites organiques : « La force de la vapeur apparaît ici comme une force qui, indépendante de la nature extérieure, s'impose face à celle-ci : l'énergie artificielle contre la force de la nature. » Une puissance de travail maximale dans une machine de format minimal avait rendu possible l'utilisation mobile de la machine à vapeur. On l'utilisa tout d'abord sur les navires. Jusqu'alors, le trafic terrestre était le dernier maillon de la chaîne de l'émancipation par rapport aux limites de la nature organique. On disposait désormais d'un mouvement caractérisé par son uniformité, sa régularité, une durée librement définie, la possibilité de l'accroître et le fait qu'il ne s'épuisait jamais. Le nouveau mécanisme du chemin de fer se distingue par une incroyable maîtrise technique. Franz Reuleaux, spécialiste de la construction mécanique, né en 1829 à Eschweiler, déclare à ce propos que, par ce progrès, « le libre jeu des différents éléments est terminé ». Mais la satisfaction des ingénieurs n'était pas partagée par tous. Pour la population, les premiers trains étaient impressionnants. La puissance et la force de cette nouvelle machine qui arrivait à grande vitesse en ligne droite n'avait rien de rassurant. Les locomotives qui crachaient une impressionnante vapeur, le mouvement des bielles qui montaient et descendaient sans cesse, les grandes roues qui tournaient, tout cela dépassait l'entendement de certains. William Turner est l'un des rares peintres à avoir immortalisé les débuts du chemin de fer. *Pluie, Vapeur et Vitesse* (1844) est un tableau expressionniste qui montre une locomotive comme une simple tache de couleur entourée de nuages, d'eau et de brouillard.

### **Les habitants de Raeren sont aussi sceptiques face au nouveau train**

Dans les années 80 du XIXe siècle se répandit à Raeren la rumeur qu'on allait « mettre en place à Raeren également une voie ferrée pour le train qui fait du vacarme et crache du feu ». Dès les négociations avec les représentants des chemins de fer, les responsables communaux se montrèrent réticents. Ils ne voulaient pas que leur beau village soit coupé par une ligne de chemin de fer, et encore moins qu'une locomotive à vapeur rugissante vienne perturber la paix du village. S'il fallait une gare pour le train, « qu'on la construise en haut au niveau du bois ». Suite à cette attitude négative, la gare fut construite à l'écart et ne put être intégrée à la vie du village. Le 1er juillet, vers 10 h 30, le premier train, décoré de couronnes et de guirlandes, entra en gare à Raeren. C'était son premier trajet d'Aix-la-Chapelle à Montjoie. Trois ans plus tard, le premier train allait de Raeren à Eupen. Là aussi, le *Correspondenzblatt des Kreises Eupen* (Bulletin d'information de l'arrondissement d'Eupen) constata que l'accueil réservé à la nouvelle conquête de la civilisation était plutôt froid. En effet, seules quelques maisons à proximité de la gare avaient hissé des drapeaux « tandis qu'il n'y avait aucun signe de fête dans le reste de la ville ». Le 4 avril 1976, les locomotives à vapeur cessèrent de passer régulièrement par la gare de Raeren. L'époque du feu rugissant et des volutes de vapeur y était ainsi révolue.